Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/3 — 43000 — 2579/68 IV

Bonn, den 18. September 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen

mit Begründung, den Wortlaut des Abkommens in englischer, französischer und spanischer Sprache und in deutscher Übersetzung sowie eine Denkschrift (Anlage 1). Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 327. Sitzung am 5. Juli 1968 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen hat der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Brandt

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Postfach 821
Telefon 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Tokio am 14. September 1963 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 Abs. 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Das Abkommen soll, soweit nicht die Beschränkungen der Lufthoheit entgegenstehen, auch im Land Berlin gelten.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 Abs. 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen

Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft

Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs

Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves

THE STATES Parties to this Convention
HAVE AGREED as follows:

Chapter I
Scope of the Convention

Article 1

1. This Convention shall apply in respect of:

a) offences against penal law;

b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.

2. Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.

3. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.

4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

Chapter II
Jurisdiction

Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.

2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

LES ETATS Parties à la présente Convention
SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

Titre 1er
Champ d'application de la Convention

Article 1er

1. La présente Convention s'applique:

a) aux infractions aux lois pénales;

b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.

2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat.

3. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

Titre II
Compétence

Article 3

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

LOS ESTADOS Partes en el presente Convenio HAN ACORDADO lo siguiente:

Capítulo I

Campo de aplicación del Convenio

Artículo 1

1. El presente Convenio se aplicará a:

a) las infracciones a las leyes penales;

b) los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

2. A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado Contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

3. A los fines del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación racial o religiosa.

Capítulo II

Jurisdicción

Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

2. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

(Übersetzung)

DIE VERTRAGSSTAATEN dieses Abkommens HABEN folgendes VEREINBART:

Kapitel I

Anwendungsbereich des Abkommens

Artikel 1

(1) Dieses Abkommen findet Anwendung auf

a) Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze;

b) Handlungen, welche, gleichviel ob sie strafbare Handlungen darstellen oder nicht, die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Person oder Sachen an Bord gefährden oder gefährden können oder welche die Ordnung und Disziplin an Bord gefährden.

(2) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Kapitels III findet dieses Abkommen Anwendung auf strafbare oder andere Handlungen, die eine Person an Bord eines in einem Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeugs begeht, während sich dieses im Flug oder auf der Oberfläche der hohen See oder eines anderen Gebiets außerhalb des Hoheitsgebiets eines Staates befindet.

(3) Im Sinne dieses Abkommens gilt ein Luftfahrzeug als im Flug befindlich von dem Abgenblick an, in dem zum Zwecke des Starts Kraft aufgewendet wird, bis zu dem Augenblick, in dem der Landelauf beendet ist.

(4) Dieses Abkommen findet keine Anwendung auf Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden.

Artikel 2

Unbeschadet des Artikels 4 und ausgenommen, daß es die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord erfordert, dürfen Bestimmungen dieses Abkommens nicht dahin ausgelegt werden, daß sie im Falle von Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze, die politischen Charakter haben oder auf einer benachteiligenden Unterscheidung in rassischer oder religiöser Hinsicht beruhen, zu einer Maßnahme ermächtigen oder sie verlangen.

Kapitel II

Gerichtsbarkeit

Artikel 3

(1) Der Eintragungsstaat des Luftfahrzeugs ist zuständig, über die an Bord begangenen strafbaren und anderen Handlungen zu erkennen.

(2) Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit als Eintragungsstaat über strafbare Handlungen zu begründen, die an Bord eines in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugs begangen werden.

(3) Dieses Abkommen schließt eine Strafgerichtsbarkeit, die nach nationalem Recht ausgeübt wird, nicht aus.

Article 4

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

a) the offence has effect on the territory of such State;

b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;

c) the offence is against the security of such State;

d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such State;

e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

Article 4

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants:

a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;

b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;

c) cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;

d) cette infraction constitute une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;

e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

Chapter III

Powers of the aircraft commander

Article 5

1. The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of take-off or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.

2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this Chapter, be considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the provisions of this Chapter shall continue to apply with respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.

Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:

a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or

b) to maintain good order and discipline on board; or

c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.

2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain.

Titre III

Pouvoirs du commandant d'aéronef

Article 5

1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commises ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'Article 1er, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1er, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires:

a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;

b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;

c) pour lui permettre de remettre ladite personnne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il

Artículo 4

El Estado Contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

a) la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;
b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
c) la infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;
e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

Artikel 4

Ein Vertragsstaat, der nicht der Eintragungsstaat ist, darf ein Luftfahrzeug im Flug nicht behindern, um seine Strafgerichtsbarkeit über eine an Bord begangene strafbare Handlung auszuüben, es sei denn in folgenden Fällen:

a) Die strafbare Handlung wirkt sich im Hoheitsgebiet dieses Staates aus;
b) die strafbare Handlung ist von einer oder gegen eine Person begangen worden, die Angehöriger dieses Staates ist oder dort ihren ständigen Aufenthalt hat;
c) die strafbare Handlung richtet sich gegen die Sicherheit dieses Staates;
d) die strafbare Handlung besteht in einer Verletzung der in diesem Staat geltenden Flug- oder Luftverkehrsregeln oder -vorschriften;
e) die Ausübung der Gerichtsbarkeit ist notwendig, um die Beachtung einer Verpflichtung dieses Staates aus einer mehrseitigen internationalen Übereinkunft zu gewährleisten.

Capítulo III

Facultades del comandante de la aeronave

Artículo 5

1. Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo.

2. No obstante lo previsto en el Artículo 1, párrafo 3, se considerará, a los fines del presente Capítulo, que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

Kapitel III

Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten

Artikel 5

(1) Die Bestimmungen dieses Kapitels finden keine Anwendung auf strafbare und andere Handlungen, die eine Person an Bord eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs im Luftraum des Eintragungsstaates oder über der hohen See oder einem anderen Gebiet außerhalb des Hoheitsgebiets eines Staates begangen hat oder zu begehen im Begriff ist, es sei denn, daß der letzte Abflugort oder der Ort der nächsten vorgesehenen Landung in einem anderen Staat als dem Eintragungsstaat liegt oder daß das Luftfahrzeug anschließend mit der noch an Bord befindlichen Person in den Luftraum eines anderen Staates als den des Eintragungsstaats einfliegt.

(2) Im Sinne dieses Kapitals gilt ungeachtet des Artikels 1 Absatz 3 ein Luftfahrzeug als im Flug befindlich von dem Augenblick an, in dem alle Außentüren nach dem Einsteigen geschlossen worden sind, bis zu dem Augenblick, in dem eine dieser Türen zum Aussteigen geöffnet wird. Im Fall einer Notlandung finden die Bestimmungen dieses Kapitels weiterhin Anwendung auf die an Bord begangenen strafbaren und anderen Handlungen, bis zuständige Behörden eines Staates die Verantwortung für das Luftfahrzeug und für die Personen und Sachen an Bord übernehmen.

Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;
b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de aucerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra

Artikel 6

(1) Hat der Luftfahrzeugkommandant ausreichende Gründe für die Annahme, daß eine Person an Bord des Luftfahrzeugs eine strafbare oder andere Handlung nach Artikel 1 Absatz 1 begangen hat oder zu begehen im Begriff ist, so kann er gegenüber dieser Person angemessene Maßnahmen, einschließlich Zwangsmaßnahmen, treffen, die notwendig sind,

a) um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord zu gewährleisten;
b) um die Ordnung und Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten;
c) um es ihm zu ermöglichen, diese Person zuständigen Behörden zu übergeben oder sie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Kapitels abzusetzen.

(2) Der Luftfahrzeugkommandant kann von anderen Besatzungsmitgliedern verlangen oder sie ermächtigen sowie Fluggäste auffordern oder ermächtigen, jedoch nicht von ihnen verlangen, ihn bei Zwangsmaßnahmen

Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Article 7

1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:

a) such point is in the territory of a non-Contracting State and its authorities refuse to permit disembarkation of that person or those measures have been imposed in accordance with Article 6, paragraph 1 c) in order to enable his delivery to competent authorities;

b) the aircraft makes a forced landing and the aircraft commander is unable to deliver that person to competent authorities; or

c) that person agrees to onward carriage under restraint.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable, and if possible before landing in the territory of a State with a person on board who has been placed under restaint in accordance with the provisions of Article 6, notify the authorities of such State of the fact that a person on board is under restraint and of the reasons for such restraint.

Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'Article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que:

a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'Article 6, paragraphe 1, c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;

b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;

c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'Article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8

1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph a) or b) of paragraph 1 of Article 6, disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1 b).

2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.

Article 8

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'Article 1er, paragraphe 1, b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à Article 6, paragraphe 1, a) ou b).

2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.

3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence

Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les élé-

cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

Artículo 7

1. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el Artículo 6 no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

a) dicho punto se halle en el territorio de un Estado no Contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se han impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 6, párrafo 1 c) para permitir su entrega a las autoridades competentes; o

b) la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o

c) dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas

2. Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el Artículo 6, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

Artículo 8

1. El comandante de la aeronave podrá siempre que sea necesario a los fines previstos en el Artículo 6, párrafo 1 a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Etsado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo 1, párrafo 1 b).

2. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en el presente Artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

Artículo 9

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible, y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado Contratante con una persona a bordo a la que se propongа entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.

3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente de conformidad con lo previsto en el presente

gegen eine Person, der gegenüber er hierzu befugt ist, zu unterstützen. Besatzungsmitglieder und Fluggäste können auch ohne diese Ermächtigung angemessene vorbeugende Maßnahmen treffen, wenn sie ausreichende Gründe für die Annahme haben, daß ein solches Vorgehen unmittelbar notwendig ist, um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord zu gewährleisten.

Artikel 7

(1) Zwangsmaßnahmen, die gegen eine Person in Übereinstimmung mit Artikel 6 getroffen worden sind, dürfen nicht über einen Ort hinaus aufrechterhalten werden, an dem das Luftfahrzeug landet, es sei denn,

a) dieser Ort liegt im Hoheitsgebiet eines Nichtvertragsstaats und dessen Behörden verweigern die Erlaubnis zum Absetzen dieser Person oder die Zwangsmaßnahmen sind in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c getroffen worden, um ihre Übergabe an zuständige Behörden zu ermöglichen;

b) das Luftfahrzeug macht eine Notlandung und der Luftfahrzeugkommandant ist nicht in der Lage, diese Person zuständigen Behörden zu übergeben;

c) diese Person willigt in die Weiterbeförderung unter Aufrechterhaltung von Zwangsmaßnahmen ein.

(2) Der Luftfahrzeugkommandant hat, sobald es durchführbar ist und wenn möglich vor der Landung im Hoheitsgebiet eines Staates mit einer Person an Bord, gegen die Zwangsmaßnahmen in Übereinstimmung mit Artikel 6 getroffen worden sind, den Behörden dieses Staates die Tatsache, daß gegen eine Person an Bord Zwangsmaßnahmen getroffen worden sind, und die Gründe dafür mitzuteilen.

Artikel 8

(1) Sofern es für die Zwecke des Artikels 6 Absatz 1 Buchstabe a oder b notwendig ist, kann der Luftfahrzeugkommandant im Hoheitsgebiet eines Staates, in dem das Luftfahrzeug landet, jede Person absetzen, bei der er ausreichende Gründe für die Annahme hat, daß sie an Bord des Luftfahrzeugs eine der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b erwähnten Handlungen begangen hat oder zu begehen im Begriff ist.

(2) Der Luftfahrzeugkommandant unterrichtet die Behörden des Staates, in dem er eine Person auf Grund dieses Artikels absetzt, über die Tatsache und die Gründe dieses Absetzens.

Artikel 9

(1) Der Luftfahrzeugkommandant kann den zuständigen Behörden eines Vertragsstaats, in dessen Hoheitsgebiet das Luftfahrzeug landet, jede Person übergeben, bei der er ausreichende Gründe für die Annahme hat, daß sie an Bord des Luftfahrzeugs eine Handlung begangen hat, die seiner Meinung nach eine schwere strafbare Handlung nach dem Strafrecht des Eintragungsstaats des Luftfahrzeugs darstellt.

(2) Der Luftfahrzeugkommandant hat, sobald es durchführbar ist und wenn möglich vor der Landung im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats mit einer Person an Bord, die er in Übereinstimmung mit dem vorstehenden Absatz zu übergeben beabsichtigt, den Behörden dieses Staates seine Absicht, die Person zu übergeben, und die Gründe dafür mitzuteilen.

(3) Der Luftfahrzeugkommandant übermittelt den Behörden, denen er in Übereinstimmung mit diesem Artikel den einer strafbaren Handlung Verdächtigen übergibt,

and information which, under the law of the State of registration of the aircraft, are lawfully in his possession.

Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

Chapter IV

Unlawful Seizure of Aircraft

Article 11

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Chapter V

Powers and Duties of States

Article 12

Any Contracting State shall allow the commander of an aircraft registered in another Contracting State to disembark any person pursuant to Article 8, paragraph 1.

Article 13

1. Any Contracting Stae shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.

2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

3. Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

ments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 10

Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Titre IV

Capture illicite d'aéronefs

Article 11

1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Titre V

Pouvoirs et obligations des Etats

Article 12

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1.

Article 13

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Tout Etat contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

Artículo, las pruebas e informes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión legítima.

Artículo 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

Capítulo IV

Apoderamiento ilícito de una aeronave

Artículo 11

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, el Estado Contratante en que aterrice la aeronave permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Capítulo V

Facultades y obligaciones de los Estados

Artículo 12

Todo Estado Contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1.

Artículo 13

1. Todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del Artículo 9, párrafo 1.

2. Si un Estado Contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presuma que ha cometido uno de los actos a que se refiere el Artículo 11, párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo anterior tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se entuentre más próximo.

4. El Estado Contratante al que sea entregada una persona en virtud del Artículo 9, párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.

die Beweismittel und Auskünfte, die nach dem Recht des Eintragungsstaats des Luftfahrzeugs rechtmäßig in seinem Besitz sind.

Artikel 10

Wenn Maßnahmen in Übereinstimmung mit diesem Abkommen getroffen worden sind, kann weder der Luftfahrzeugkommandant, ein anderes Besatzungsmitglied, ein Fluggast, der Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeugs noch die Person, für die der Flug ausgeführt worden ist, in einem Verfahren wegen der Behandlung, die einer durch die Maßnahmen betroffenen Person widerfahren ist, zur Verantwortung gezogen werden.

Kapitel IV

Widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs

Artikel 11

(1) Wenn eine Person an Bord widerrechtlich durch Gewalt oder Drohung mit Gewalt ein im Flug befindliches Luftfahrzeug behindert oder in Besitz genommen oder sonst zu Unrecht die Herrschaft darüber ausgeübt hat oder im Begriff ist, eine solche Handlung zu begehen, treffen die Vertragsstaaten alle geeigneten Maßnahmen, um die Herrschaft des rechtmäßigen Kommandanten über das Luftfahrzeug wiederherzustellen oder aufrechtzuerhalten.

(2) In den Fällen des vorstehenden Absatzes gestattet der Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug landet, den Fluggästen und der Besatzung, ihre Reise so bald wie möglich fortzusetzen, und gibt das Luftfahrzeug und seine Ladung den zum Besitz berechtigten Personen zurück.

Kapitel V

Befugnisse und Verpflichtungen der Staaten

Artikel 12

Jeder Vertragsstaat gestattet dem Kommandanten eines Luftfahrzeugs, das in einem anderen Vertragsstaat eingetragen ist, eine Person auf Grund des Artikels 8 Absatz 1 abzusetzen.

Artikel 13

(1) Jeder Vertragsstaat übernimmt eine Person, die ihm der Luftfahrzeugkommandant auf Grund des Artikels 9 Absatz 1 übergibt.

(2) Hält ein Vertragsstaat es in Anbetracht der Umstände für gerechtfertigt, so nimmt er jede Person, die einer Handlung nach Artikel 11 Absatz 1 verdächtig ist, sowie jede Person, die er übernommen hat, in Haft oder trifft andere Maßnahmen, um ihre Anwesenheit sicherzustellen. Die Haft und die anderen Maßnahmen müssen mit dem Recht dieses Staates übereinstimmen; sie dürfen nur so lange aufrechterhalten werden, wie es vernünftigerweise notwendig ist, um die Einleitung eines Strafverfahrens oder Auslieferungsverfahrens zu ermöglichen.

(3) Einer auf Grund des vorstehenden Absatzes in Haft befindlichen Person wird jede Erleichterung gewährt, damit sie mit dem nächsten zuständigen Vertreter des Staates, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt, unmittelbar verkehren kann.

(4) Jeder Vertragsstaat, dem eine Person auf Grund des Artikels 9 Absatz 1 übergeben wird oder in dessen Hoheitsgebiet ein Luftfahrzeug nach Begehung einer in Artikel 11 Absatz 1 erwähnten Handlung landet, führt unverzüglich eine vorläufige Untersuchung zur Feststellung des Sachverhalts durch.

5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

5. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 14

1. When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to the territory of the State of which he is a national or permanent resident or to the territory of the State in which he began his journey by air.

2. Neither disembarkation, nor delivery, nor the taking of custody or other measures contemplated in Article 13, paragraph 2, nor return of the person concerned, shall be considered as admission to the territory of the Contracting State concerned for the purpose of its law relating to entry or admission of persons and nothing in this Convention shall affect the law of a Contracting State relating to the expulsion of persons from its territory.

Article 14

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'Article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes.

Article 15

1. Without prejudice to Article 14, any person who has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and who desires to continue his journey shall be at liberty as soon as practicable to proceed to any destination of his choice unless his presence is required by the law of the State of landing for the purpose of extradition or criminal proceedings.

2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose territory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1 or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

Chapter VI

Other Provisions

Article 16

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.

Titre VI

Autres dispositions

Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

5. Cuando un Estado, en virtud de este Artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados tal detención y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 4 del presente Artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

(5) Hat ein Staat eine Person auf Grund dieses Artikels in Haft genommen, so zeigt er unverzüglich dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, und dem Staat, dessen Staatsangehörigkeit die in Haft genommene Person besitzt, sowie, wenn er es für angebracht hält, jedem anderen interessierten Staat die Tatsache, daß diese Person in Haft ist, und die Umstände an, welche die Haft rechtfertigen. Der Staat, der die vorläufige Untersuchung nach Absatz 4 durchführt, unterrichtet die genannten Staaten unverzüglich über das Ergebnis der Untersuchung und teilt ihnen mit, ob er seine Gerichtsbarkeit auszuüben beabsichtigt.

Artículo 14

1. Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, no pueda o no desee. proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si refusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente permanente o al del Estado donde inició su viaje aéreo.

2. El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el Artículo 13, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente Artículo no se considerarán como admisión en el territorio del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio afectará a las leyes de un Estado Contratante, que regulen la expulsión de personas de su territorio.

Artikel 14

(1) Kann oder will eine Person, die in Übereinstimmung mit Artikel 8 Absatz 1 abgesetzt, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 übergeben oder nach Begehung einer in Artikel 11 Absatz 1 erwähnten Handlung abgesetzt worden ist, ihre Reise nicht fortsetzen und weigert sich der Landestaat, sie aufzunehmen, so kann dieser, sofern die betroffene Person nicht seine Staatsangehörigkeit besitzt oder nicht in ihm ihren ständigen Aufenthalt hat, sie in den Staat, dem sie angehört oder in dem sie sich ständig aufhält, oder in den Staat zurückschicken, in dessen Hoheitsgebiet sie ihre Flugreise begonnen hat.

(2) Das Absetzen, die Übergabe, die Inhaftnahme oder andere Maßnahmen nach Artikel 13 Absatz 2 oder das Zurückschicken der betroffenen Person gelten nicht als rechtmäßige Einreise in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats im Sinne seiner Rechtsvorschriften über die Einreise oder den Aufenthalt von Personen; dieses Abkommen berührt nicht die Rechtsvorschriften eines Vertragsstaats über die Ausweisung von Personen aus seinem Hoheitsgebiet.

Artículo 15

1. A reserva de lo previsto en el Artículo precedente, cualquier persona desembarcarda de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado Contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1, o entregada de conformidad con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarque una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, le concederá en orden a su protección y seguridad un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

Artikel 15

(1) Vorbehaltlich des Artikels 14 steht es einer Person, die in Übereinstimmung mit Artikel 8 Absatz 1 abgesetzt, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 übergeben oder nach Begehung einer in Artikel 11 Absatz 1 erwähnten Handlung abgesetzt worden ist und die ihre Reise fortsetzen will, frei, sich so bald wie möglich an einen Bestimmungsort ihrer Wahl zu begeben, sofern nicht nach dem Recht des Landestaats ihre Anwesenheit für ein Strafverfahren oder Auslieferungsverfahren erforderlich ist.

(2) Vorbehaltlich seiner Rechtsvorschriften über Einreise, Aufenthalt, Auslieferung und Ausweisung gewährt ein Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Person in Übereinstimmung mit Artikel 8 Absatz 1 abgesetzt, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 übergeben oder wegen des Verdachts, eine in Artikel 11 Absatz 1 erwähnte Handlung begangen zu haben, abgesetzt worden ist, dieser Person eine Behandlung, die hinsichtlich ihres Schutzes und ihrer Sicherheit nicht weniger günstig ist als die Behandlung, die der betreffende Staat seinen Angehörigen unter ähnlichen Umständen gewährt.

Capítulo VI

Otras disposiciones

Artículo 16

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado Contratante serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

Kapitel VI

Sonstige Vorschriften

Artikel 16

(1) Die an Bord eines in einem Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen werden für die Zwecke der Auslieferung so behandelt, als seien sie nicht nur an dem Ort, an dem sie sich ereignet haben, sondern auch im Hoheitsgebiet des Staates begangen worden, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

Article 17

In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.

Article 18

If Contracting States establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft not registered in any one State those States shall, according to the circumstances of the case, designate the State among them which, for the purposes of this Convention, shall be considered as the State of registration and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Chapter VII

Final Clauses

Article 19

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article 21, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article 20

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States in accordance with their constitutional procedures.

2. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

1. As soon as twelve of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the twelfth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the Secretary-General of the United Nations by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the date of such deposit.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.

Article 17

En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

Article 18

Si des Etats contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

Titre VII

Dispositions protocolaires

Article 19

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'Article 21, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Article 20

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21

1. Lorsque la présente convention aura réuni les ratifications de douze Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

Artículo 17

Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados Contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

Artículo 18

Si varios Estados Contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explotación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

(2) Vorbehaltlich des vorstehenden Absatzes dürfen Bestimmungen dieses Abkommens nicht dahin ausgelegt werden, daß sie eine Verpflichtung zur Auslieferung begründen.

Artikel 17

Die Vertragsstaaten haben bei den Maßnahmen zur Untersuchung oder Festnahme oder bei der sonstigen Ausübung ihrer Gerichtsbarkeit im Zusammenhang mit einer an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlung auf die Sicherheit und andere Interessen der Luftfahrt gebührend Rücksicht zu nehmen und so vorzugehen, daß ein unnötiges Aufhalten des Luftfahrzeugs, der Fluggäste, der Besatzung oder der Ladung vermieden wird.

Artikel 18

Bilden Vertragsstaaten Betriebsgemeinschaften für den Luftverkehr oder internationale Betriebsstellen, die in keinem bestimmten Staat eingetragene Luftfahrzeuge einsetzen, so bezeichnen diese Staaten je nach Lage des Falles einen von ihnen, der für die Zwecke dieses Abkommens als Eintragungsstaat gilt; sie zeigen dies der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation an, die allen Vertragsstaaten dieses Abkommens davon Kenntnis gibt.

Capítulo VII

Disposiciones Finales

Artículo 19

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo 21, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

Artículo 20

1. El presente Convenio se someterá a la ratificación de los Estados signatarios de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

2. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

1. Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Kapitel VII

Schlußbestimmungen

Artikel 19

Dieses Abkommen liegt bis zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach Artikel 21 für jeden Staat zur Unterzeichnung auf, der zu diesem Zeitpunkt Mitglied der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen ist.

Artikel 20

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten gemäß ihren verfassungsrechtlichen Bestimmungen.

(2) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

Artikel 21

(1) Dieses Abkommen tritt, sobald zwölf Unterzeichnerstaaten ihre Ratifikationsurkunden zu dem Abkommen hinterlegt haben, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tag nach Hinterlegung der zwölften Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der es später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation läßt dieses Abkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten bei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen registrieren.

Artikel 22

(1) Dieses Abkommen liegt nach seinem Inkrafttreten für jeden Mitgliedstaat der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen zum Beitritt auf.

(2) Der Beitritt eines Staates erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und wird am neunzigsten Tag nach dieser Hinterlegung wirksam.

Article 23

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

Article 23

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 24

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

Article 24

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 25

Except as provided in Article 24 no reservation may be made to this Convention.

Article 25

Sauf dans le cas prévu à l'Article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article 26

The International Civil Aviation Organization shall give notice to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

a) of any signature of this Convention and the date thereof;
b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article 21, paragraph 1;
d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof; and
e) of the receipt of any declaration or notification made under Article 24 and the date thereof.

Article 26

L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée:

a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1er de l'Article 21;
d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception; et
e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'Article 24 et la date de réception.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Tokyo on the fourteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-three in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante-trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.

Artículo 23

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Artikel 23

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch eine an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation gerichtete Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wirksam.

Artículo 24

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artikel 24

(1) Jede Streitigkeit zwischen Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden kann, wird auf Verlangen eines dieser Staaten einem Schiedsverfahren unterworfen. Können sich die Parteien binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem das Schiedsverfahren verlangt worden ist, über seine Ausgestaltung nicht einigen, so kann jede dieser Parteien die Streitigkeit dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten, indem sie einen seiner Satzung entsprechenden Antrag stellt.

(2) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder der Ratifikation des Abkommens oder dem Beitritt zu diesem erklären, daß er sich durch den vorstehenden Absatz nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsstaaten sind gegenüber einem Vertragsstaat, der einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch den vorstehenden Absatz nicht gebunden.

(3) Ein Vertragsstaat, der einen Vorbehalt nach dem vorstehenden Absatz gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch eine an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation gerichtete Notifikation zurückziehen.

Artículo 25

Con excepción de lo dispuesto en el Artículo 24, el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artikel 25

Mit Ausnahme des in Artikel 24 vorgesehenen Falles sind Vorbehalte zu diesem Abkommen nicht zulässig.

Artículo 26

La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados:

a) toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;
b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;
c) la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo 21;
d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción; y
e) toda declaración o notificación formulada en virtud del Artículo 24 y la fecha de su recepción.

Artikel 26

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation notifiziert allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder der Sonderorganisationen:

a) jede Unterzeichnung dieses Abkommens und deren Zeitpunkt;
b) die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde und den Zeitpunkt der Hinterlegung;
c) den Zeitpunkt, zu dem das Abkommen nach Artikel 21 Absatz 1 in Kraft tritt;
d) den Eingang jeder Notifikation einer Kündigung und den Zeitpunkt des Eingangs;
e) den Eingang jeder Erklärung oder Notifikation nach Artikel 24 und den Zeitpunkt des Eingangs.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Tokio el dia catorce de septiembre de mil novecientos sesenta y tres, en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Tokio am vierzehnten September neunzehnhundertdreiundsechzig in drei Urschriften in englischer, französischer und spanischer Sprache.

This Convention shall be deposited with the International Civil Aviation Organization with which, in accordance with Article 19, it shall remain open for signature and the said Organization shall send certified copies thereof to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'Article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

CONGO (BRAZZAVILLE):

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:

GUATEMALA:

HOLY SEE:

INDONESIA:

ITALY:

JAPAN:

LIBERIA:

PANAMA:

PHILIPPINES:

REPUBLIC OF CHINA:

REPUBLIC OF THE UPPER VOLTA:

SWEDEN:

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND:

UNITED STATES OF AMERICA:

YUGOSLAVIA:

El presente Convenio será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo 19, y dicha Organización transmitirá copias legalizadas del mismo a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

Dieses Abkommen wird bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt, bei der es nach Artikel 19 zur Unterzeichnung aufgelegt wird; diese Organisation übermittelt allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder der Sonderorganisationen beglaubigte Abschriften.

KONGO (BRAZZAVILLE):

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND:

GUATEMALA:

HEILIGER STUHL:

INDONESIEN:

ITALIEN:

JAPAN:

LIBERIA:

PANAMA:

PHILIPPINEN:

REPUBLIK CHINA:

REPUBLIK OBERVOLTA:

SCHWEDEN:

VEREINIGTES KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN
UND NORDIRLAND:

VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA:

JUGOSLAWIEN:

Denkschrift

I. Allgemeines

Mit dem in Tokio am 14. September 1963 gezeichneten Abkommen sind die jahrelangen Bemühungen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu Ende geführt worden, internationale Regelungen über strafbare und bestimmte andere die Sicherheit gefährdende Handlungen, die an Bord von Luftfahrzeugen begangen werden, zu schaffen.

Mit dem Abkommen werden im wesentlichen folgende Ziele verfolgt:

1. Die Gerichtsbarkeit über strafbare Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen wird so geregelt, daß in allen Fällen zumindest ein zuständiger Staat zweifelsfrei ermittelt werden kann. Im allgemeinen ist der Ort, an dem die Straftat begangen ist, Anknüpfungspunkt für die strafrechtliche Zuständigkeit. Der Begehungsort läßt sich jedoch bei Straftaten in Luftfahrzeugen, die sich in großen Höhen und mit hoher Geschwindigkeit bewegen, häufig nicht feststellen. Um einerseits Lücken in der Strafverfolgung, andererseits Konflikte im Falle der vermeintlichen strafrechtlichen Zuständigkeit mehrerer Staaten zu vermeiden, erklärt das Abkommen in diesen Fällen den Staat für zuständig, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist. Andere nach nationalem Recht bestehende Zuständigkeiten, insbesondere der überflogenen Staaten, bleiben aber unberührt.

2. Der Kommandant erhält bestimmte Befugnisse bei Handlungen, die — gleichgültig ob sie strafbar sind oder nicht — die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord gefährden. Er wird ermächtigt, jeder Gefährdung der Sicherheit notfalls auch durch Zwangsmaßnahmen zu begegnen. Zwar hat der Kommandant diese Befugnis meist schon auf Grund nationalen Rechts. Die Anerkennung dieser Befugnisse in einem internationalen Abkommen schützt ihn jedoch davor, wegen einer von ihm getroffenen Maßnahme in anderen Staaten wegen Nötigung, Freiheitsberaubung, Körperverletzung oder ähnlicher Delikte zur Rechenschaft gezogen zu werden. Angesichts der zunehmenden Größe der Luftfahrzeuge, mit denen in Kürze einige hundert Fluggäste befördert werden können, kommt der internationalen Anerkennung der Befugnisse des Kommandanten, Maßnahmen im Interesse der Sicherheit des Fluges zu treffen, besondere Bedeutung zu.

   Die Befugnisse des Kommandanten werden durch die in dem Abkommen begründeten Befugnisse und Pflichten der Vertragsstaaten ergänzt. Die Vertragsstaaten haben unter anderem die Pflicht, eine Person, welche die Sicherheit gefährdet hat, bei der Landung in ihrem Gebiet auf Verlangen des Kommandanten von Bord gehen zu lassen und den Täter einer schweren mit Strafe bedrohten Handlung auch in Gewahrsam zu nehmen, wenn der Kommandant ihn den zuständigen Behörden des Landestaates übergibt und dessen Recht dies zuläßt.

3. Das Abkommen trifft ferner Vorkehrungen gegen die „Luftpiraterie". Hierunter sind die gewaltsame Entführung eines Luftfahrzeugs und andere ähnliche Fälle zu verstehen, in denen eine Person an Bord widerrechtlich durch Gewalt oder durch Drohung mit Gewalt die Herrschaft über ein im Flug befindliches Luftfahrzeug ausübt. Derartige Eingriffe in die Führung eines Luftfahrzeugs sind naturgemäß mit erheblichen Gefahren nicht nur für die Fluggäste und die Besatzung, sondern auch für Personen und Sachen auf der Erdoberfläche verbunden. Die besonderen Regelungen des Abkommens bezwecken, künftig derartige Straftaten zu verhindern, zumindest die Ergreifung des Täters zu erleichtern und die Rückführung des Luftfahrzeugs sicherzustellen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Artikel 1 bestimmt den Gegenstand des Abkommens, den geographischen Geltungsbereich und die Anwendung des Abkommens auf Staatsluftfahrzeuge.

Nach Absatz 1 Buchstabe a gilt das Abkommen

- für Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze ohne Rücksicht darauf, ob die Handlungen die Sicherheit des Luftfahrzeugs gefährden oder nicht;
- für Handlungen, die — ob strafbar oder nicht — die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord oder die Ordnung oder Disziplin an Bord gefährden.

Dadurch werden in Verbindung mit Artikel 3 eine umfassende strafrechtliche Zuständigkeit des Eintragungsstaates und in Verbindung mit den nach Artikel 5ff. vorgesehenen Befugnissen des Kommandanten ein wirksamer Schutz der Sicherheit erreicht.

Absatz 2 legt den räumlichen Geltungsbereich des Abkommens fest. Das Abkommen ist anwendbar, wenn die Handlung an Bord des Luftfahrzeuges begangen wird, solange sich das Luftfahrzeug — ohne Rücksicht auf den Standort — im Fluge befindet, also auch während des Fluges im Luftraum des Eintragungsstaates. Es gilt ferner, wenn sich das Luftfahrzeug etwa nach einer Notlandung auf der hohen See oder am Boden in einem hoheitslosen Gebiet befindet. Nicht anwendbar ist das Abkommen auf Handlungen von Personen, die sich nicht an Bord aufhalten, sondern von außen auf das Luftfahrzeug einwirken, sei es vom Boden, sei es von einem anderen Luftfahrzeug aus. Hier gilt das jeweilige nationale Recht.

Der Begriff „während des Fluges" in Absatz 3 erfaßt den Zeitraum, in dem zum Zwecke des Starts Kraft aufgewendet wird, bis zu dem Augenblick, in dem

der Landelauf beendet ist. Strafbare und sicherheitsgefährdende Handlungen während der Rollmanöver fallen demnach nicht unter das Abkommen.

Absatz 4 nimmt Luftfahrzeuge, die bestimmte staatliche Aufgaben erfüllen, vom Anwendungsbereich des Abkommens aus.

Zu Artikel 2

Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze, die politischen Charakter haben oder auf einer Diskriminierung in rassischer oder religiöser Hinsicht beruhen, berechtigen oder verpflichten zu keinen Maßnahmen nach dem Abkommen. Die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder der Sachen an Bord hat jedoch auch in solchen Fällen Vorrang, wie die Vorschrift ausdrücklich klarstellt.

Zu Artikel 3

Absatz 1 erklärt den Eintragungsstaat für strafrechtlich zuständig. Da nach dem Abkommen von Chikago über die internationale Luftfahrt (Bundesgesetzbl. 1956 II Seite 411) ein Luftfahrzeug regelmäßig nur in einem Staat eingetragen wird, hat jedes Luftfahrzeug nur einen Eintragungsstaat. Soweit ein Luftfahrzeug ausnahmsweise nicht in einem bestimmten Staat eingetragen ist, gilt die Sonderregelung des Artikels 18.

Nach Absatz 2 sind die Vertragsstaaten verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um die Zuständigkeit über die an Bord des Luftfahrzeugs begangenen, mit Strafe bedrohten Handlungen sicherzustellen. Für das deutsche Recht ist in § 5 des Strafgesetzbuches bereits vorgesehen, daß das deutsche Strafrecht unabhängig von dem Recht des Tatorts für Taten gilt, die auf einem deutschen Luftfahrzeug begangen werden.

Absatz 3 läßt die nach nationalem Recht bestehenden weiteren strafrechtlichen Zuständigkeiten, insbesondere die Gerichtsbarkeit des überflogenen Staates, unberührt. Es können demnach auch künftig mehrere Staaten zur Aburteilung ein und derselben Tat zuständig sein. Ob mehrfache Verurteilungen durch den Grundsatz „ne bis in idem" im Einzelfall ausgeschlossen sind, beurteilt sich nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht. In der Bundesrepublik Deutschland gilt das Verbot der Doppelbestrafung nach Artikel 103 Abs. 3 des Grundgesetzes.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift untersagt es im Interesse der Zuverlässigkeit des Weltluftverkehrs den Vertragsstaaten grundsätzlich, den zulässigen Durchflug eines Luftfahrzeugs durch seinen Luftraum durch Maßnahmen zur Strafverfolgung zu behindern oder zu unterbrechen. Die Ausnahmen hiervon sind in den Buchstaben a) bis e) abschließend geregelt. Sie beruhen auf der Erwägung, daß in diesen Fällen die Interessen des betroffenen Vertragsstaats überwiegen.

Zu Artikel 5

Absatz 1 grenzt den Geltungsbereich der Vorschriften des Kapitels III über die Befugnisse des Kommandanten ab. Während das Abkommen insgesamt auf strafbare und sicherheitsgefährdende Handlungen an Bord eines Luftfahrzeugs anzuwenden ist, solange sich das Luftfahrzeug nicht am Boden in dem der Hoheit eines Staates unterliegenden Gebiet befindet (Artikel 1 Abs. 2), schränkt Artikel 5 Abs. 1 den Geltungsbereich, in dem der Kommandant seine Befugnisse nach Kapitel III ausüben darf, weiter ein. Im Ergebnis hat der Kommandant die Befugnisse bei internationalen Flügen, d. h. bei Flügen über oder außerhalb der Grenzen des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist. Bei innerstaatlichen Flügen, die nicht aus dem Hoheitsgebiet des Eintragungsstaats hinausführen, stehen ihm die Befugnisse nach dem Abkommen nicht zu, selbst wenn während dieses Fluges die hohe See oder hoheitsloses Gebiet überflogen wird.

Absatz 2 erweitert den Begriff des „im Flug befindlichen" Luftfahrzeugs gegenüber Artikel 1 Abs. 3. Abweichend von der dortigen Begriffsbestimmung hat der Kommandant die Befugnisse nach Kapitel III bereits vom Zeitpunkt des Schließens aller Außentüren des Luftfahrzeugs vor dem Start bis zur Öffnung einer dieser Türen nach der Landung. Auf diese Weise kann der Kommandant, sobald und solange die Türen geschlossen sind, also auch während des Rollmanövers vor dem Start und nach der Landung, Maßnahmen zum Schutze der Sicherheit ergreifen.

Zu Artikel 6

Absatz 1 legt fest, wann der Kommandant Maßnahmen, zu denen auch Zwangsmaßnahmen gehören, gegen Personen an Bord ergreifen darf. Voraussetzung ist dabei nicht, daß objektiv eine Handlung im Sinne des Artikels 1 Abs. 1 begangen wird, sondern es kommt darauf an, daß der Kommandant ausreichende Gründe hat anzunehmen, es handele sich um eine solche Handlung. Diese Regelung ist berechtigt, weil im Interesse der Sicherheit meist ein schnelles Handeln des Kommandanten erforderlich ist und für eingehende Prüfungen nicht immer ausreichend Zeit zur Verfügung steht, zumal der Kommandant durch die Führung des Luftfahrzeugs weitgehend in Anspruch genommen ist. Der Kommandant hat die Befugnisse aber nur im Rahmen der in den Buchstaben a) bis c) aufgeführten Zwecke, wobei Buchstabe c) im Zusammenhang mit Artikel 9 Abs. 1 steht; eine Übergabe ist nur bei schweren Straftaten zulässig. Folglich kann der Kommandant gemäß Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe c) nur eingreifen, wenn eine schwere Straftat vorliegt. Aber auch hier hat der Kommandant keine Befugnisse gegenüber einer an Bord befindlichen, von einem Landestaat etwa wegen einer Straftat gesuchten Person, solange diese Person während des Fluges nicht eine Handlung nach Artikel 1 Abs. 1 begangen hat.

Nach Absatz 2 kann sich der Kommandant an die Besatzungsmitglieder und Fluggäste unter den näher bestimmten Voraussetzungen wenden, damit sie ihn bei Zwangsmaßnahmen unterstützen. Kommen diese dem Ersuchen nach, so können sie sich auf die Schutzvorschriften des Artikels 10 berufen.

Zu Artikel 7

Absatz 1

Die Vorschrift dient dem Schutz der Person, gegen die Zwangsmaßnahmen ergriffen worden sind. Diese

Zwangsmaßnahmen dürfen regelmäßig nur bis zum nächsten Landungsort aufrechterhalten werden. Ausnahmen sind unter gewissen Voraussetzungen bei einer Landung in einem Nichtvertragsstaat oder bei einer Notlandung vorgesehen sowie dann, wenn die Person, gegen die Maßnahmen getroffen sind, in die Weiterbeförderung unter Aufrechterhaltung der Zwangsmaßnahmen einwilligt.

Nach Absatz 2 hat der Kommandant die Behörden des Landestaats möglichst frühzeitig von den Zwangsmaßnahmen und den Gründen hierfür zu unterrichten. Diese Regelung erleichtert es dem Landestaat, geeignete Vorbereitungen für eine etwaige Übernahme der Person zu treffen.

Zu Artikel 8 und 9

Die Vorschriften regeln die Befugnisse und Pflichten des Kommandanten nach der Landung.

Nach Artikel 8 Abs. 1 kann der Kommandant den Täter auch gegen seinen Willen bei der nächsten Landung absetzen, wenn dies zur Aufrechterhaltung der Sicherheit erforderlich ist.

Dies gilt auch bei einer Landung in einem Nichtvertragsstaat. Nach Artikel 9 Abs. 1 hat der Kommandant die Befugnis, eine Person zu übergeben, die nach seiner Auffassung eine schwere strafbare Handlung nach dem Recht des Eintragungsstaats begangen hat, jedoch nur bei einer Landung in einem Vertragsstaat. Denn nur die Behörden eines Vertragsstaats haben die besonderen Pflichten nach Artikel 13 bis 15 über die weitere Behandlung des Täters. Übergibt der Kommandant den Täter einer schweren Straftat den zuständigen Behörden eines Nichtvertragsstaats, so genießt er nicht den Schutz des Artikels 10. Ob und in welchem Umfang er wegen dieser Übergabe zur Verantwortung gezogen werden kann, bestimmt sich nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht.

Der Kommandant ist verpflichtet, die Behörden des Landestaats über die Absetzung des Täters (Artikel 8 Abs. 2) und über die Absicht, den Täter einer schweren Straftat zu übergeben (Artikel 9 Abs. 2), zu unterrichten. Im letztgenannten Fall hat er ferner die Beweismittel und Auskünfte, die nach dem Recht des Eintragungsstaats des Luftfahrzeugs rechtmäßig in seinem Besitz sind, den zuständigen Behörden des Landestaats zu übermitteln.

Zu Artikel 10

Dieser Vorschrift kommt besondere Bedeutung zu. Sie stellt den Kommandanten und die anderen dort genannten Personen von jeder Verantwortung frei, wenn sie Maßnahmen in Übereinstimmung mit diesem Abkommen getroffen haben. Ohne diese Schutzvorschrift würden der Kommandant und andere Besatzungsmitglieder oft zögern, bei sicherheitsgefährdenden Handlungen Dritter einzugreifen; das kann die Sicherheit des Fluges beeinträchtigen.

Zu Artikel 11

Die Vorschrift trifft Bestimmungen für Fälle sogenannter Luftpiraterie. Die Pflichten auf Grund dieser Vorschriften können aber durch Artikel 2 des Abkommens ausgeschlossen sein, wenn der Tat politische Motive zugrunde liegen.

Nach Absatz 1 sind — wie bereits unter I 3 erläutert — darunter Tatbestände zu verstehen, bei denen eine Person an Bord widerrechtlich durch Gewalt oder durch Drohung mit Gewalt die Herrschaft über ein im Flug befindliches Luftfahrzeug ausübt, insbesondere seinen Flug behindert oder es in Besitz nimmt. Die Vertragsstaaten sind nach Absatz 1 verpflichtet, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um die Herrschaft des rechtmäßigen Kommandanten wiederherzustellen oder zu sichern.

Absatz 2

Landet das Luftfahrzeug in einem Vertragsstaat, so sollen die zuständigen Behörden den Fluggästen und der Besatzung die sofortige Fortführung der Reise gestatten und das Luftfahrzeug und seine Ladung den zum Besitz berechtigten Personen zurückgeben.

Zu Artikel 12

Die Vorschrift verpflichtet die Vertragsstaaten, dem Kommandanten eines in einem anderen Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeugs bei der Landung die Absetzung einer Person, die eine die Sicherheit gefährdende Handlung begangen hat, gemäß Artikel 8 Abs. 1 zu gestatten.

Zu Artikel 13

Artikel 13 trifft nähere Bestimmungen für den Fall, daß der Kommandant den Täter einer schweren strafbaren Handlung auf Grund des Artikels 9 Abs. 1 oder den der Luftpiraterie Verdächtigen übergibt.

Absatz 1 verpflichtet den Landestaat, die ihm gemäß Artikel 9 Abs. 1 übergebene Person zu übernehmen.

Nach Absatz 2 hat der Landestaat nach der Übernahme den Täter, sofern die Umstände dies rechtfertigen, in Haft zu nehmen oder andere Maßnahmen zu treffen, die seine Anwesenheit sicherstellen. Die Haft oder die anderen Maßnahmen richten sich nach dem Recht des jeweiligen Vertragsstaats. Zum Schutze der Betroffenen dürfen sie aber nur so lange aufrechterhalten werden, wie es vernünftigerweise notwendig ist, um ein Straf- oder Auslieferungsverfahren einzuleiten.

Absatz 3 enthält eine weitere Schutzvorschrift zugunsten des Betroffenen. Der Landestaat ist verpflichtet, die in Haft befindliche Person dabei zu unterstützen, Verbindung mit einem Vertreter ihres Staates aufzunehmen.

Nach Absatz 4 hat der Landestaat ferner unverzüglich eine vorläufige Untersuchung zur Feststellung des Sachverhalts durchzuführen.

Absatz 5 verpflichtet den Landestaat des weiteren, dem Eintragungsstaat und dem Staat, dem die in Haft befindliche Person angehört, sowie jedem anderen interessierten Staat die Haft und die sie begründenden Umstände anzuzeigen und diese Staaten von der Tatsache zu unterrichten, daß eine Untersuchung durchgeführt wird. Die weiter vorgeschriebene Mitteilung darüber, ob der Landestaat seine Gerichtsbarkeit ausübt, kann insbesondere die Entscheidung anderer Staaten darüber beeinflussen, ob sie eine Auslieferung verlangen sollen oder nicht.

Die Vorschriften in Artikel 13 sollen auch sicherstellen, daß in die Rechte der betroffenen Person nur in dem unbedingt erforderlichen Ausmaß eingegriffen wird.

Zu Artikel 14

Nach Absatz 1 kann der Landestaat eine abgesetzte oder übergebene Person in den Staat, dem sie angehört oder in dem sie sich ständig aufhält, oder in den Staat, in dem sie ihre Flugreise begonnen hat, zurückschicken.

Absatz 2 stellt klar, daß die Anwesenheit einer Person, die in einem Staat nach den Vorschriften dieses Abkommens abgesetzt oder übergeben oder in den Staat zurückgeschickt worden ist, nicht als rechtmäßige Einreise in das Hoheitsgebiet dieses Staates gilt.

Zu Artikel 15

Sofern nach dem Recht des Landestaats die Anwesenheit der abgesetzten oder übergebenen Person für ein Straf- oder Auslieferungsverfahren nicht erforderlich ist, kann sie sich sobald wie möglich in einen Bestimmungsort ihrer Wahl begeben (Absatz 1). Die Vorschrift soll verhindern, daß die Person ohne triftige Gründe in Ungewißheit über ihr weiteres Schicksal bleibt.

Absatz 2 verpflichtet die Vertragsstaaten, die abgesetzte oder übergebene Person hinsichtlich ihres Schutzes und ihrer Sicherheit nicht ungünstiger zu stellen als einen eigenen Staatsangehörigen.

Zu Artikel 16

Nach Absatz 1 gilt bei der Anwendung der Auslieferungsverträge die strafbare Handlung an Bord eines Luftfahrzeugs nicht nur als in dem Staat, in dem sich das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt der Tat befindet, sondern auch als im Eintragungsstaat begangen. Durch diese generelle Regelung wird eine besondere Anpassung der bilateralen und multilateralen Auslieferungsverträge unnötig.

Absatz 2 stellt klar, daß das Abkommen keine Verpflichtung zur Auslieferung begründet.

Zu Artikel 17

Die Vorschrift stellt sicher, daß der Luftverkehr nicht unnötig durch Maßnahmen, die das Abkommen gestattet, beeinträchtigt wird.

Zu Artikel 18

Bei der Anwendung wesentlicher Vorschriften des Abkommens kommt es darauf an, in welchem Staat das Luftfahrzeug eingetragen ist (z. B. Artikel 1 Abs. 2, Artikel 3 Abs. 1, Artikel 4, Artikel 5, Artikel 7 Abs. 1, Artikel 9 Abs. 1). Luftfahrzeuge, die von internationalen Betriebsgemeinschaften oder Agenturen betrieben werden, brauchen nicht in einem bestimmten Staat eingetragen zu sein (Artikel 77 des Chikagoer Abkommens). Um auch in diesen Fällen die Anwendung des Abkommens zu ermöglichen, bestimmt Artikel 18, daß die Staaten, die die Betriebsgemeinschaft oder Agentur bilden, den Staat bezeichnen, der als Eintragungsstaat gilt. Die Anzeige an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation stellt sicher, daß beispielsweise die strafrechtliche Zuständigkeit für strafbare Handlungen, die an Bord eines Luftfahrzeugs begangen wurden, von vornherein zweifelsfrei feststeht.

Zu Artikel 19 bis 26

Die Artikel enthalten die üblichen Klauseln über Zeichnung, Ratifikation, Vorbehalt, Beitritt und Kündigung sowie Vorschriften über die Beilegung von Streitigkeiten (Artikel 24). Das Abkommen steht nach Artikel 19 und Artikel 22 Abs. 1 nur den Staaten offen, die Mitglied der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen sind. Hinterlegungsstelle ist die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation in Montreal/Kanada.

Zur Schlußformel

Das Abkommen ist in englischer, französischer und spanischer Sprache abgefaßt. Alle drei Sprachen sind in gleicher Weise verbindlich. Dies entspricht der Sprachenregelung innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation. Die deutsche Übersetzung beruht auf einer Vereinbarung zwischen den Regierungen der Republik Österreich, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu den Eingangsworten**

   Die **Eingangsworte** sind wie folgt zu fassen:

   „Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:"

   Begründung

   Da das Abkommen zum Teil von Landesbehörden auszuführen ist, ergibt sich die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes aus der Benachrichtigungspflicht in Artikel 13 Abs. 5 und aus der Regelung in Artikel 17 des Abkommens (Artikel 84 Abs. 1 GG).

2. **Zu Artikel 1 des Entwurfs des Ratifikationsgesetzes**

   Artikel 1 ist durch folgenden Satz zu ergänzen:

   „Das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit und auf Freiheit der Person (Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes) wird durch das Abkommen eingeschränkt."

   Begründung

   Notwendige Ergänzung gemäß Artikel 19 Abs. 1 Satz 2 GG.

Anlage 3

Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen des Bundesrates nicht zu.

Zu 1. (zu den Eingangsworten)

Die vom Bundesrat aufgeführten Vorschriften des Abkommens enthalten keine Verfahrensregeln im Sinne des Artikels 84 Abs. 1 GG, sondern haben materiell-rechtlichen Charakter.

Zu 2. (zu Artikel 1 des Entwurfs des Ratifikationsgesetzes)

Artikel 19 Abs. 1 Satz 2 GG ist nur anwendbar, wenn neue, dem bisherigen Recht fremde Möglichkeiten zum Eingriff in Grundrechte geschaffen werden. Das ist hier nicht der Fall, da das Abkommen nicht zu Maßnahmen ermächtigt, die nicht schon nach geltendem Recht möglich wären.

Bn 812149 9. 68